Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

34 496 Wijziging van de Wet havenstaatcontrole met betrekking tot toezicht aan boord van schepen onder buitenlandse vlag in havens in Bonaire, Sint Eustatius, Saba en Europees Nederland

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

I ALGEMEEN

1. Inleiding

Met dit voorstel tot wijziging van de Wet havenstaatcontrole wordt de regelgeving betreffende de havenstaatcontrole van buitenlandse schepen die Bonaire, Sint Eustatius of Saba aandoen verbeterd. Havenstaatcontrole betreft het toezicht op buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen ten einde te controleren of voldaan wordt aan internationaal in werking getreden verdragen op het gebied van de veiligheid, de voorkoming van mariene verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen. Van de gelegenheid wordt gebruikgemaakt om deze regelgeving over te hevelen van de Schepenwet naar de Wet havenstaatcontrole. Hiermee wordt de regelgeving betreffende havenstaatcontrole voor Nederland geïntegreerd in één wet. Hiertoe zal ook de Schepenwet worden gewijzigd. Omdat de Schepenwet rijkswetgeving betreft zal dat via een separaat traject worden gerealiseerd.

Daarnaast wordt in de Wet havenstaatcontrole de mogelijkheid geïntroduceerd om naast de verplichte inspecties in Nederland op grond van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PbEU 2009, L 131/57) (hierna: richtlijn) ook andere, meer beperkte, controles uit te voeren. Deze controles hangen samen met de havenstaatcontrole omdat beoordeeld wordt of buitenlandse schepen voldoen aan internationaal in werking getreden verdragen. Ze vallen echter buiten het kader van inspecties op grond van de richtlijn zoals geïmplementeerd in artikel 3. De inspecties, meer gedetailleerde inspecties en uitgebreide inspecties die in dat artikel zijn genoemd moeten volgens een vastgesteld protocol worden uitgevoerd en geregistreerd. Dat geldt niet voor controles op basis van de te introduceren bevoegdheid. Met deze bevoegdheid kunnen beperkte of themagerichte controleacties worden uitgevoerd zonder de verplichting om de afzonderlijke aspecten van de inspecties op grond van de richtlijn volledig te doorlopen.

kst-34496-3
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

2. Hoofdlijnen van het voorstel en verhouding tot bestaande regelgeving

Havenstaatcontrole Bonaire, Sint Eustatius en Saba

In de toezichtspraktijk is gebleken dat de havenstaatcontrole op de naleving van het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (Trb. 1981, 144) (hierna: STCW-verdrag) onvoldoende is geborgd in de Schepenwet. De implementatie van het STCW-verdrag in de Wet zeevarenden en de Wet havenstaatcontrole heeft namelijk met zich meegebracht dat de bemanningsvoorschriften voor Nederlandse schepen uit het toepassingsbereik van de Schepenwet zijn gehaald. Voor Nederland, en daarmee per abuis ook voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba, gelden er daardoor geen krachtens de Schepenwet vastgelegde bemanningsvoorschriften meer. Dit betekent dat de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba op dit punt niet meer mogelijk is op grond van artikel 67 van de Schepenwet.

Voor Europees Nederland is de regelgeving inzake havenstaatcontrole vastgelegd in de Wet havenstaatcontrole. Deze wet vormt de implementatie van de bovengenoemde richtlijn die het Europese kader omvat voor het toezicht en de naleving van de internationaal in werking getreden verdragen op het gebied van de veiligheid, de voorkoming van mariene verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord van buitenlandse schepen. De richtlijn verplicht lidstaten om de havenstaatcontroles uit te voeren volgens een vast te stellen frequentie en op een vast omlijnde wijze. Bovendien moeten de bevindingen van inspecties op Europees niveau worden geregistreerd in de inspectiedatabank. De richtlijn is mede gebaseerd op het Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU). Het Paris MoU dateert uit 1982 en omvat afspraken van (Europese) maritieme landen, inclusief Canada en Rusland.

De richtlijn is niet van toepassing in Bonaire, Sint Eustatius en Saba omdat deze eilanden geen onderdeel uitmaken van de Europese Unie. Het Koninkrijk der Nederlanden heeft het op 25 maart 1957 te Rome tot stand gekomen Protocol betreffende de toepassing van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap op de niet-Europese delen van het Koninkrijk der Nederlanden (Trb. 1957, 74) naast het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea, alleen bekrachtigd voor het Rijk in Europa. Als gevolg hiervan zijn het Verdrag betreffende de Europese Unie en het daarvan afgeleide recht (de zogenaamde secundaire regelgeving zoals onder meer richtlijnen en verordeningen) alleen van toepassing op het rijksdeel van het Koninkrijk in Europa en niet in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Om die reden is de bevoegdheid voor het uitoefenen van havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba bij de totstandkoming van de Wet havenstaatcontrole niet van de Schepenwet overgeheveld naar de Wet havenstaatcontrole.

De havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba is gebaseerd op het Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control (CMOU). Dit CMOU is een samenwerkingsverband van 13 landen in het Caribisch gebied. Nederland is sinds 26 september 2011 hierbij aangesloten. Binnen dit verband stemmen landen hun activiteiten op het gebied van havenstaatcontrole op elkaar af. Zij ondernemen gezamenlijke acties en wisselen inspectieresultaten met elkaar uit om de effectiviteit en efficiëntie van het toezicht te bevorderen. Doel van de samenwerking is het terugdringen en zo mogelijk uitbannen van scheepvaart die niet voldoet aan internationale eisen (substandard shipping). Via de samenwerking wordt gewaarborgd dat de havenstaatcontrole in de regio op een vergelijkbare wijze plaatsvindt. Het CMOU is gebaseerd op het Paris MoU.

De havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba geschiedt thans op grond van artikel 67 van de Schepenwet. Dit artikel regelt de bevoegdheid tot het uitoefenen van havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Deze bevoegdheid houdt in dat ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) een schip dat een andere vlag dan de Nederlandse voert, in een haven kunnen onderwerpen aan een controle om te onderzoeken of dit schip voldoet aan bepaalde normen op het gebied van de veiligheid, de voorkoming van mariene verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord. In de praktijk bestaat een controle veelal uit het nagaan of een schip is voorzien van de vereiste internationale certificaten, bedoeld in de Schepenwet en het Schepenbesluit 1965. Deze controle van de certificaten kan worden gevolgd door een nadere controle indien het schip niet is voorzien van een van de bedoelde certificaten of indien er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de gegevens zoals vermeld op een certificaat. Bij ernstige tekortkomingen kan het schip worden aangehouden. De verdragen waarop de havenstaatcontrole gericht moet zijn, zijn aangewezen in artikel 1 van het Schepenbesluit 2004. Het STCW-verdrag is echter niet aangewezen. In de praktijk wordt voor de controle op de naleving van het STCW-verdrag daarom teruggevallen op artikel 69, eerste lid, onderdeel b, van de Schepenwet. Dit artikel biedt onder meer een grondslag om een buitenlands schip aan te houden in geval er gevaar voor de opvarenden is omdat het onvoldoende is bemand. Hoewel dit artikel voor de meeste gevallen geschikt is, is om de naleving van het STCW-verdrag op buitenlandse schepen te kunnen bewerkstellingen een robuustere grondslag gewenst.

De noodzakelijke aanpassing van de regelgeving betreffende de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba is een goede gelegenheid om de regelgeving betreffende de havenstaatcontrole voor Nederland geheel te integreren in de Wet havenstaatcontrole.
Dit biedt bovendien de gelegenheid om de taken, bevoegdheden en waarborgen beter te definiëren en af te bakenen. De bevoegdheden van inspecteurs worden gelijkgetrokken met de bevoegdheden van inspecteurs in Europees Nederland. Hiertoe worden enkele artikelen van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard. Daarnaast wordt een voorziening opgenomen voor het betreden van woongedeelten van schepen. Hiervoor wordt een voorziening met hetzelfde doel overgenomen uit artikel 16, vijfde lid, van de Wet voorkoming van verontreiniging door schepen BES de Wet.
Een ander belangrijk voordeel van integratie in de Wet havenstaatcontrole is de eenheid van regelgeving en het voorkomen van verschillende wetgevingsprocedures in geval van het doorvoeren van noodzakelijke wijzigingen. Het toezicht op eventuele nieuwe verdragen of wijzigingen van bestaande verdragen kan makkelijker en sneller worden gerealiseerd. Om een duidelijke afbakening van de specifiek Europese aspecten te realiseren wordt, zoals de Aanwijzingen voor de regelgeving dit ook voorschrijft[1], voorgesteld een apart hoofdstuk in de Wet havenstaatcontrole op te nemen inzake de specifieke aspecten van de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Het overhevelen van de regelgeving betreffende havenstaatcontrole naar de Wet havenstaatcontrole brengt geen grote veranderingen met zich mee ten opzichte van de werkwijze met betrekking tot het toezicht op grond van artikel 67 van de Schepenwet. Wel worden de taken en bevoegdheden beter gedefinieerd en afgebakend. De bepalingen die voortvloeien uit de richtlijn en die uitsluitend bedoeld zijn voor Europees Nederland zullen niet gelden voor havens in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Voor een verdere toelichting

[1] Het in een apart hoofdstuk regelen sluit wel aan bij Ar 163b, de plaats van de hoofdstukken om doelmatigheidsredenen niet.

wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting. Deze wijzigingswet voert geen controle in voor verdragen die thans niet gelden voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Met name wordt gewezen op het op 23 februari 2006 in Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag (Trb. 2007, 93) en het op 23 februari 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (Trb. 2005, 329). Separaat zal worden bezien of ratificatie van deze verdragen ook voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba wenselijk is.

Om het bovenstaande te bewerkstellen wordt voorgesteld in artikel 67, eerste lid, van de Schepenwet de verwijzing naar de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba te schrappen. Gelet op het feit dat wijziging van de Schepenwet bij rijkswet dient te geschieden, zal de desbetreffende wijziging geen onderdeel uitmaken van dit voorstel, maar zal dit middels een separaat wetsvoorstel worden voorgelegd.

Controles in het kader van havenstaatcontrole in Europees Nederland

Zoals aangegeven kent de richtlijn een verplichte, vastomlijnde werkwijze voor havenstaatcontrole. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in drie typen inspecties: een inspectie, een meer gedetailleerde inspectie en een uitgebreide inspectie. De inhoud en reikwijdte van deze inspecties is uitvoerig vastgelegd in de richtlijn en geïmplementeerd in de Wet havenstaatcontrole. In de toezichtspraktijk blijkt echter dat het niet in alle gevallen mogelijk is om aan deze vastomlijnde werkwijze te voldoen. Er is behoefte om in bepaalde gevallen de afweging te kunnen maken om een inspectie uit te voeren die niet volledig aan de zeer uitvoerige procedurele voorschriften van de richtlijn voldoet, maar die zich richt op specifieke aspecten of onderwerpen. Hierbij wordt gewezen op inspecties geïnitieerd door een incident of actualiteit waarbij de beschikbare tijd (undue delay) of capaciteit van de betrokken inspecteurs onvoldoende is om een volledige inspectie uit te voeren of waarbij de last van een volledige inspectie niet proportioneel is voor het betrokken schip of de havenstaat. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer een schip zeer recent in een andere lidstaat is geïnspecteerd. Een ander voorbeeld betreft inspecties in de nachtelijke uren waarbij het niet mogelijk is om te voldoen aan de vastomlijnde werkwijze vanwege een disproportionele inspectiebelasting van het betrokken schip, de bemanning of de betrokken inspecteurs. Het gaat hierbij steeds om controles waarbij de bevoegdheid gebaseerd is op controlevoorzieningen in de verdragen, maar die los staan van het Europese stramien van havenstaatcontrole en die ook niet meetellen voor de op grond van de richtlijn verplicht uit te voeren inspecties. Met dit voorstel wordt hiertoe een aparte bevoegdheid geïntroduceerd. De term controle is gekozen om een duidelijk onderscheid aan te brengen met de in het kader van de richtlijn gedefinieerde inspecties.

3. Externe gevolgen, bestuurslasten en handhaving

De bestuurslasten van deze wijzigingswet slaan neer bij de ILT. Hetgeen is geregeld in hoofdstuk Va heeft geen gevolgen voor de bestuurslasten omdat het uitsluitend gaat om een verbetering en verduidelijking van de grondslagen om toezicht te kunnen houden. De havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba is thans georganiseerd op basis het CMOU en wordt uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het voorstel brengt geen verandering in de werkwijze of de intensiteit van dit toezicht met zich mee.

De feitelijke werkzaamheden op het gebied van havenstaatcontrole in de havens van Bonaire, Sint Eustatius en Saba veranderen derhalve niet. De bevoegdheid om in Europees Nederland naast de reguliere inspecties in het kader van de richtlijn ook beperkte controles uit te kunnen voeren kan op zichzelf niet leiden tot toename van bestuurslasten omdat het uitsluitend gaat om het introduceren van een bevoegdheid. Deze bevoegdheid is weliswaar nodig, maar verwacht wordt dat de mate waarin deze bevoegdheid wordt toegepast beperkt zal zijn. De gevolgen van deze wetswijziging zijn verwaarloosbaar, nu deze zich richten tot inspecteurs, die inspecties en controles verrichten op buitenlandse schepen.

5. Advisering en consultatie

Het voorstel is op 27 mei 2015 te Bonaire afgestemd met de bestuurscolleges van Caribisch Nederland in het kader van het Maritiem Overlegplatform. Daarnaast is het voorstel op 12 mei 2015 en 3 maart 2016 ter consultatie gestuurd aan de bestuurscolleges van Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Hierop zijn geen reacties ontvangen. Gezien deze consultatie en omdat het voorstel geen ingrijpende verandering teweeg brengt in de rechten en plichten van burgers en bedrijven, heeft geen internetconsultatie (Kamerstukken 29 279, nr. 114) plaatsgevonden.

Het voorstel is afgestemd met de ILT in de vorm van de uitvoering van een Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets.

6. Inwerkingtreding/overgangsrecht

De inwerkingtreding is voorzien op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, waarbij het systeem voor Vaste Verandermomenten in acht zal worden genomen. Er is geen noodzaak gebleken voor het opnemen van overgangsrecht.

II ARTIKELSGEWIJZE TOELCHTING

ARTIKEL I

Onderdeel A

Dit onderdeel betreft enkele aanpassingen van artikel 1. Het eerste lid betreft een wetstechnische aanpassing van onderdeel a in de zin dat «Minister van Verkeer en Waterstaat» wordt vervangen door «Minister van Infrastructuur en Milieu». Het tweede lid betreft een wetstechnische aanpassing van onderdeel l in de zin dat «Inspectie Verkeer en Waterstaat» wordt vervangen door «Inspectie Leefomgeving en Transport». Met het derde lid wordt aan onderdeel m een zinsnede toegevoegd ten einde onderscheid te maken tussen de havenbeheerder van een Europees Nederlandse haven en die van een haven in Bonaire, Sint Eustatius of Saba. Dat is nodig omdat de Scheepvaartverkeerswet niet van toepassing is in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Met het vierde lid wordt een begripsomschrijving geïntroduceerd voor controle. Hiermee wordt beoogd om een duidelijk onderscheid te maken ten opzichte van de inspectie, de meer gedetailleerde inspectie en uitgebreide inspectie die gedefinieerd zijn op grond van de richtlijn. Daarnaast worden begripsomschrijvingen toegevoegd betreffende de CCSS-Code en de SCV-Code. Beide codes zijn opgesteld voor de vaart in het Caribisch gebied. Het betreft allereerst de in het kader van het op 9 februari 1996 te Barbados tot stand gekomen Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door de havenstaat vastgestelde Code voor de veiligheid van

vrachtschepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (Code of Safety for Caribbean Cargo Ships). En daarnaast de in februari 2001 onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) opgestelde en bij circulaire 396 (SLS 14) als voor het Koninkrijk der Nederlanden geldende equivalente regeling aangemelde Code voor de veiligheid van kleine commerciële schepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (Code of Safety for Small Commercial Vessels).

Onderdeel B

Met dit onderdeel wordt de reikwijdte van de wet gewijzigd in de zin dat deze wordt uitgebreid met de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. De wijziging van artikel 2, eerste lid, brengt met zich mee dat alle hoofdstukken, met uitzondering van hoofdstuk Va, van toepassing zijn op schepen onder buitenlandse vlag die een Europees Nederlandse haven aandoen.
Met het nieuwe tweede lid worden de hoofdstukken aangewezen die van toepassing worden op schepen onder buitenlandse vlag die een haven in Bonaire, Sint Eustatius of Saba aandoen. Vanwege de richtlijn zijn de bepalingen met betrekking tot toezicht, te nemen maatregelen en verplichtingen en verboden gericht tot kapiteins, exploitanten, betrokken ambtenaren en loodsen in een apart hoofdstuk Va uitgeschreven. Deze bepalingen komen zoveel mogelijk overeen met de bepalingen voor Europees Nederland maar zijn waar nodig aangepast vanwege de situatie te plaatse of richtlijnspecifieke aspecten. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij onderdeel I. De hoofdstukken VI tot en met X betreffende aanwijzing van toezichthoudende ambtenaren, beroep en klachten, uitvoering en implementatie van internationale voorschriften en strafbepalingen. Deze voorschiften zijn met enkele aanpassingen ook toepasbaar in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Dat geldt niet voor de hoofdstukken II tot en met V en Vb die betrekking hebben op de implementatie van de richtlijn. Met het derde lid wordt bewerkstelligd dat de maatregelen in de Regeling havenstaatcontrole, die thans hoofdzakelijk een nadere uitwerking van de richtlijn vormen, slechts van toepassing worden voor de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba voor zover dat in die regeling uitdrukkelijk is bepaald.

Onderdeel C

Dit onderdeel betreft een wetstechnische aanpassing. «Inspectie van Verkeer en Waterstaat» wordt op meerdere plaatsen vervangen door «Inspectie Leefomgeving en Transport».

Onderdelen D en G

Met onderdeel D wordt in artikel 4 «controle» vervangen door «inspectie, meer gedetailleerde inspectie of uitgebreide inspectie.». Met deze wijziging wordt de implementatie van artikel 3, tweede lid, van de richtlijn verbeterd in de zin dat de wijze van uit te voeren controles bij de inspectie van schepen die de vlag voeren van een staat die geen partij is bij een of meer van de in artikel 1, onderdeel b, genoemde verdragen duidelijker wordt vastgelegd. De keuze voor de uit te voeren inspectie kan door de inspecteur worden bepaald op basis van het type inspectie dat uitgevoerd zou worden wanneer er wel sprake zou zijn geweest van een schip van een verdragspartij. Hiermee wordt gewaarborgd dat voor schepen van niet-verdragspartijen geen gunstiger regime wordt gecreëerd dan voor schepen die de vlag voeren van een staat die wel partij is bij een of meer van deze verdragen. In verband hiermee worden ook de artikelen 5,

tweede lid, 6, 14, eerste lid, onderdeel a en b, 15, eerste lid, en 17, eerste lid, aangepast.

Onderdeel E

Met dit onderdeel wordt een foutieve verwijzing in artikel 5 gecorrigeerd.

Onderdeel H

Met dit onderdeel wordt een controle als bedoeld in artikel 14j onder de reikwijdte van artikel 14, eerste lid, gebracht. Hiermee wordt bewerkstelligd dat ook de kosten die voortvloeien uit een controle kunnen worden verhaald op de exploitant van het betreffende schip. De verwijzing naar de controle bedoeld in artikel 4 kan vervallen vanwege de wijziging van dat artikel. Verwezen wordt naar de toelichting bij onderdeel D.

Onderdeel I

Met dit onderdeel worden twee hoofdstukken toegevoegd. Het betreft hoofdstuk Va met de specifieke regelgeving voor havenstaatcontrole in de havens van Bonaire, Sint Eustatius en Saba en hoofdstuk Vb betreffende de bevoegdheid om buitenlandse schepen die een Nederlandse haven aandoen te kunnen onderwerpen aan een controle, niet zijnde inspectie in het kader van de havenstaatcontrole op grond van de richtlijn.

Artikel 14a

Dit artikel geeft de bevoegdheid om een schip onder buitenlandse vlag dat een haven van Bonaire, Sint Eustatius of Saba aandoet te onderwerpen aan een controle om te bezien of voldaan wordt aan een of meer van de in artikel 1, onderdeel b, genoemde verdragen voor zover deze gelding hebben. Over de bevindingen van een uitgevoerde controle wordt een rapport opgesteld dat in kopie aan de kapitein wordt aangeboden. Het rapport omvat gegevens betreffende de resultaten van de controle, de eventueel door de ambtenaar van de ILT genomen besluiten, en de eventueel door de kapitein of de exploitant van het schip te treffen maatregelen. In tegenstelling tot de richtlijn die drie soorten inspecties kent wordt de invulling van een controle niet verder gedefinieerd en overgelaten aan de ILT. Hierbij is ruimte om invulling te geven aan afspraken en richtlijnen die voortvloeien uit het Nederlandse deelnemerschap van het CMOU.

Artikel 14b

Dit artikel geeft de gronden voor het stopzetten van een activiteit. Dat dient te gebeuren indien bij een controle tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat voortzetting van de activiteit duidelijk gevaarlijk is voor de veiligheid of de gezondheid dan wel schadelijk is voor het mariene milieu. Dit artikel is afgeleid van artikel 6.

Artikel 14c

Dit artikel geeft de gronden waarop de ILT een schip kan aanhouden. De gronden komen voor een belangrijk deel overeen met de gronden van artikel 7. Het belangrijkste verschil met artikel 7 betreft het ontbreken van de gronden die voortvloeien uit de richtlijn en die bedoeld zijn voor havens in de Europese Unie.

Artikel 14d

Dit artikel betreft de handelwijze bij het stopzetten van een activiteit. Deze handelwijze komt grotendeels overeen met artikel 8. Omdat de Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing is in Bonaire, Sint Eustatius en Saba, is het artikel op een enkel punt aangepast.

Artikel 14e

Met dit artikel wordt de mogelijkheid geboden om aangehouden schepen elders te laten repareren. Dat kan nodig zijn in geval reparatie niet mogelijk is vanwege het ontbreken van de benodigde voorzieningen of expertise in de haven van aanhouding. In dat geval kan de ILT toestaan dat een schip naar de dichtstbijzijnde, door de kapitein en de ambtenaar van de ILT gekozen, geschikte reparatiewerf vertrekt. Indien de reparatiewerf zich buiten Bonaire, Sint Eustatius of Saba bevindt, geschiedt dit onder door de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat vastgestelde en door de ambtenaar van de ILT goedgekeurde voorwaarden. Verder geeft dit artikel de bevoegdheid om een aangehouden schip te doen verhalen indien dat gezien de havenbedrijfsvoering gewenst is. Met het vijfde lid krijgt de havenbeheerder de bevoegdheid om een aangehouden schip tijdelijk buiten de haven te doen verplaatsen of daartoe toestemming te geven. Dit kan nodig zijn voor de veiligheid van het aangehouden schip of de haven, bijvoorbeeld wanneer er gevaar dreigt door extreme omstandigheden, zoals de komst van een tropische storm of orkaan. Een kapitein van een schip is te allen tijde verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn schip en zal in een dergelijk geval veiligheidsmaatregelen moeten treffen. In geval er een tropische storm of orkaan wordt verwacht is het gebruikelijk dat schepen naar volle zee gaan om de storm uit te zitten. Daarnaast kan het uiteraard ook in verband met de havenveiligheid gewenst zijn om schepen, dus ook aangehouden schepen, preventief buiten de haven te doen verplaatsen om de kans op schade aan de haven als gevolg van de weersomstandigheden zo klein mogelijk te maken.

Artikel 14f

Dit artikel geeft de voorwaarden en de werkwijze bij het opheffen van de stopzetting van een activiteit of een aanhouding. Dit artikel komt grotendeels overeen met artikel 10. Omdat de Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing is in Bonaire, Sint Eustatius en Saba is het artikel op een enkel punt aangepast.

Artikel 14g

Met dit artikel wordt de kapitein van een aangehouden schip verplicht te voldoen aan de voorwaarden, bedoeld in artikel 14e, eerste lid. Het gaat om de mogelijkheid om een schip te laten repareren op een reparatiewerf buiten Bonaire, Sint Eustatius of Saba. Het tweede lid bevat een verbod om een haven binnen te varen indien de toegang is ontzegd. Het derde lid verplicht de kapitein van een aangehouden schip om een ligplaats te nemen die door de ILT is aangewezen. Dit artikel is afgeleid van artikel 12.

Artikel 14h

Met dit artikel worden de verplichtingen vastgelegd waaraan een kapitein en de exploitant van een schip dienen te voldoen in geval er sprake is van een aanhouding. Het eerste lid betreft een verbod om het schip zonder toestemming te doen verplaatsen. Het tweede lid betreft een verbod op uitvaren. Op grond van het derde lid is het verboden om stopgezette activiteiten voort de zetten. Met het vierde lid wordt medewerking van

betrokken ambtenaren en loodsen aan bovengenoemde activiteiten verboden. Dit artikel is afgeleid van artikel 13.

Artikel 14i

Met dit artikel wordt bewerkstelligd dat de exploitant van een schip dat is aangehouden de kosten vergoed die verband houden met deze aanhouding. Dit artikel is afgeleid van artikel 14.

Artikel 14j

Artikel 14j van hoofdstuk Vb voorziet in de bevoegdheid om buitenlandse schepen die een Europees Nederlandse haven aandoen te kunnen onderwerpen aan een controle door de ILT ten einde na te gaan of in strijd wordt gehandeld met bepaalde voorschriften van de in artikel 1, onderdeel b, genoemde verdragen. Deze bevoegdheid staat naast de bevoegdheid in artikel 3 betreffende de uitvoering van inspecties, meer gedetailleerde inspecties en uitgebreide inspecties in het kader van de richtlijn. De term controle is gekozen om verwarring in de praktijk met de inspecties als bedoeld in artikel 3 te voorkomen. Uitgevoerde controles tellen niet mee voor op grond van de richtlijn verplicht uit te voeren inspecties.

Onderdeel J

Met dit onderdeel wordt artikel 15 gewijzigd in de zin dat ambtenaren van andere diensttakken belast kunnen worden met de uitvoering van controles in Bonaire, Sint Eustatius of Saba.

Onderdeel K

Met de wijziging van artikel 16 wordt bewerkstelligd dat de ILT mede belast wordt met het toezicht op de naleving van de verplichtingen die voortvloeien uit de hoofdstukken IV en V en de artikelen 14g en 14h. Tevens kan Onze Minister andere ambtenaren of personen belasten met deze taak. Hierbij moet met name gedacht worden aan het aanwijzen van scheepvaartinspecteurs werkzaam bij de Rijksdienst Caribisch Nederland. Deze leveren thans ook de belangrijkste bijdrage aan de uitvoering van de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

Onderdeel L

Met de wijziging van artikel 17 worden de bevoegdheden en verplichtingen van de inspecteurs in Bonaire, Sint Eustatius en Saba geregeld. In Nederland zijn de bevoegdheden ontleend aan de Algemene wet bestuursrecht. Met het opnemen van de controle als bedoeld in artikel 14a, eerste lid, worden de betreffende artikelen van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard voor havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Dit is nodig omdat de Algemene wet bestuursrecht in principe niet van toepassing is in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Hiermee worden de bevoegdheden en verplichtingen gelijkgesteld met die van inspecteurs in Nederland.

Onderdeel M

Aan artikel 18 is een lid toegevoegd waarmee de waarborgen met betrekking tot het binnentreden van woningen die in het Wetboek van strafvordering BES zijn opgenomen van toepassing worden verklaard. Dit lid komt overeen met artikel 16, vijfde lid, van de Wet voorkoming van

verontreiniging door schepen BES en bevat vergelijkbare waarborgen als de Algemene wet op het binnentreden, die voor Europees Nederland geldt.

Onderdeel N

Met de wijziging van artikel 26, derde lid, wordt bewerkstelligd dat een beroepsschrift ingediend per telegraaf of telex in Bonaire, Sint Eustatius of Saba, evenals in Nederland, niet ondertekend behoeft te zijn.

Onderdeel O

Met de wijziging van artikel 31, tweede lid, wordt de bestaande dynamische verwijzing naar verdragen uitgebreid tot de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Verder wordt in het nieuwe derde lid een dynamische verwijzing toegevoegd betreffende de CCSS-Code en de SCV-Code. De huidige verwijzing in het derde lid naar bijlage 2 van het MOU kan vervallen. Met een eerdere wijziging van artikel 9, tweede lid, is de verwijzing naar bijlage 2 van het MOU in dat artikel vervallen. De dynamische verwijzing naar deze bijlage in artikel 31 is daardoor overbodig geworden.

Onderdeel P

Met dit artikel is de strafbaarstelling van de verboden van de artikelen 14g, tweede lid, en 14h, eerste en tweede lid, geregeld. Hierbij is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de bestaande strafsancties in Europees Nederland. Vanwege het ontbreken van een met de Wet op de economische delicten vergelijkbare wet in Bonaire, Sint Eustatius en Saba is de strafbaarstelling echter geheel gebaseerd op het Wetboek van Strafrecht BES.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus